



QUELLES
INNOVATIONS
D'ICI 2020
POUR
UN NOUVEAU
MODÈLE
ÉCONOMIQUE
COMPÉTITIF
DU TRM ?

CONFÉRENCE SUR LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

AVEC LE SOUTIEN DE

KLÉSIA
PROTECTION ET INNOVATION SOCIALES

MARDI 30 JUIN 2015
MAISON DE LA CHIMIE
PARIS



carcept prev

Conférence sur le Transport Routier de Marchandises (TRM)

*« Quelles innovations d'ici 2020 pour un nouveau modèle
économique compétitif du TRM ? »*

Synthèse des débats

30/06/2015

KLESIA et CACEPT PREV
remercient l'ensemble des intervenants
pour leurs contributions aux débats.



TABLE DES MATIERES

PROGRAMME	5
DÉBAT I : QUELLES MESURES REQUISES POUR RENFORCER LA COMPETITIVITE DU TRM ?	6
FLORENCE BERTHELOT	7
DENIS SCHIRM	11
CLAUDE BLOT	12
JÉROME VÉRITÉ	15
KARIMA DELLI	19
SÉANCE DE DÉBATS	25
DÉBAT II : RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ DU SECTEUR VIA UNE MODERNISATION DE LA PROTECTION SOCIALE ET DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE ?	29
THIERRY DOUINE	29
RAPHAËLLE FRANKLIN	31
PATRICE CLOS	33
JEAN-PAUL DENEUVILLE	35
LOÏC CHARBONNIER	37
BENJAMIN LAURENT	39
SÉANCE DE DÉBATS	41
ÉCLAIRAGE THÉMATIQUE : FRANCIS JUTAND	43
CLÔTURE DES TRAVAUX : JEAN-LOUIS VINCENT	46

PROGRAMME

DEBAT I - QUELLES MESURES REQUISES POUR RENFORCER LA COMPETITIVITE DU TRM ?

Une profession en proie à une forte concurrence européenne :

- Où en est-on de la lutte contre le cabotage ?
- Comment faire converger les coûts sociaux dans les 28 pays européens ?
- Comment relancer l'activité internationale du pavillon français pour regagner des parts de marché ?
- Harmonisation sociale et protection des travailleurs : un dialogue social est-il possible au niveau européen ?

Le pacte de responsabilité dans le TRM, quelles conséquences ?

- Le pacte de responsabilité, une aubaine pour améliorer la compétitivité hors-prix ?
- Comment faire baisser les coûts d'exploitation des entreprises sans modérer les salaires ?

DEBAT II - RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ DU SECTEUR VIA UNE MODERNISATION DE LA PROTECTION SOCIALE ET DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE ?

Une politique de formation professionnelle ambitieuse et innovante ?

- Adapter les protections sociales délivrées à l'hétérogénéité des parcours professionnels : une spécificité du TRM ?
- Comment anticiper la transformation de la pyramide des âges de la profession ?
- Quelle féminisation des métiers à mettre en œuvre ?

Comment et pourquoi moderniser la protection sociale du secteur ?

- Comment renforcer la prévention santé ?
- Quels apports de la protection sociale complémentaire dans l'attractivité des revenus salariaux ?
- Mise en œuvre du compte pénibilité : quelles sont les contraintes spécifiques au TRM ?

L'articulation entre formation professionnelle et protection sociale ?

- Pourquoi renforcer cette articulation ?
- Quelles synergies entre les outils professionnels collectifs du secteur sont envisageables ?

DÉBAT I – QUELLES MESURES REQUISES POUR RENFORCER LA COMPÉTITIVITÉ DU TRM ?



Thierry GUERRIER
Journaliste

La compétitivité du secteur français du transport routier de marchandises pour les clients ; l'attractivité pour les salariés : voici les deux sujets dont nous traiterons ce matin. Accueillons dès maintenant Florence Berthelot et Claude Blot, du côté de l'entreprise ; ainsi que Jérôme Vérité et Denis Schirm, du côté des syndicats.

Il était le chef du service politique d'Europe 1 jusqu'en septembre 2012. Thierry GUERRIER anime régulièrement l'émission « C dans l'air » sur France 5. Précédemment, il a collaboré sur RTL comme présentateur d'une revue de presse quotidienne. Il a débuté sa carrière comme présentateur des journaux du matin sur France Inter et est passé par France 3, l'émission Capital sur M6 ou encore LCI en 2001. Il a occupé, entre autres, le poste de directeur de la rédaction de France Info. Depuis janvier 2015, Thierry GUERRIER anime le magazine « Causes communes » sur LCP-Assemblée nationale

Tentons tout d'abord de faire un état des lieux du pavillon français d'aujourd'hui, notamment dans le contexte concurrentiel européen. À quoi sont confrontées actuellement les entreprises françaises dans le cadre de la concurrence européenne ?



Présidente du Comité de liaison auprès de l'Union européenne pour le transport de marchandises (CLTM) de l'International Road Union (IRU). Florence BERTHELOT est déléguée générale adjointe de la FNTR (Fédération nationale des transports routiers) depuis 2010, en charge des dossiers sociaux, juridiques et européens. Elle a exercé en tant qu'avocate à la Cour d'appel de Paris, de 1988 à 1997

Florence BERTHELOT

Présidente du Comité de liaison auprès de l'Union européenne pour le transport de marchandises (CLTM) de l'International Road Union (IRU)

Le constat n'est pas très positif : dans le cadre européen, le pavillon français a perdu 70 % de parts de marché à l'international depuis les 20 dernières années. Là où l'activité internationale des transports routiers de marchandises représentait, il y a vingt ans, 50 % de l'activité, elle représente aujourd'hui 8%.

Outre les différences de compétitivité relatives aux coûts et à l'application des normes européennes, nous avons non seulement perdu des parts de marché à l'international de manière très significative – ce qui a généré un repli sur le territoire national, et donc un phénomène de concurrence aggravée – l'Europe n'a par ailleurs cessé de s'élargir, puisque nous sommes désormais 28 au sein de l'UE. Cependant, cet élargissement n'a pas été accompagné par une logique d'harmonisation en matière sociale, fiscale ou technique. Or, notre activité de services (contrairement à ce que l'on peut penser lorsqu'il s'agit de services) est soumise à la concurrence du fait de notre mobilité. Ainsi, les règles européennes qui autorisent à une entreprise non résidente en France (à la suite d'un transport international) de faire des transports intérieurs permettent à ces entreprises de nous concurrencer sur nos segments.

Thierry GUERRIER

C'est donc l'esprit de la libéralisation qui permet cette concurrence dans la mobilité, c'est cela ?

Florence BERTHELOT

La libéralisation, qui est une tendance générale et naturelle, est en partie responsable de cela, même si le cabotage est libéralisé depuis un certain temps déjà. Notre profession s'est battue pour faire encadrer dans la durée cette activité. Cependant, en dépit de cela, la crise a exacerbé la concurrence dans le secteur du cabotage. De plus, la Commission Barroso était très libérale et elle n'a cessé de tenter de libéraliser toujours plus cette activité.

Thierry GUERRIER

Les différences dans l'application des règles européennes de la part des différents États membres compliquent par ailleurs les choses.

Florence BERTHELOT

Oui. Le vrai problème de départ est celui de la libéralisation totale, le dogme de la libéralisation totale du transport international. En effet, dans la logique d'un grand marché, il n'existe aucune frontière, et donc aucune restriction à l'international. Cependant, cela aboutit à des dérives complètes, c'est-à-dire que le transport international est parfois effectué par une entreprise qui ne réside dans aucun pays ni de chargement, ni de déchargement. Ainsi, une telle entreprise n'est-elle pas soumise aux règles sociales d'aucun de ces deux pays.

Thierry GUERRIER

Le cabotage illustre bien cette situation complexe. Comment les entreprises abordent-elles ce problème sur le marché européen et international ?

Florence BERTHELOT

Malheureusement, les entreprises constatent qu'il est impossible d'être compétitif sur le marché international avec les moyens français. De plus, beaucoup de nos clients se sont internationalisés. Nous avons ainsi été obligés de suivre nos clients à l'international.

Par ailleurs, nous nous opposons à une pratique que certaines entreprises emploient, notamment afin d'effectuer du cabotage à l'intérieur de l'Union européenne, et qui consiste à établir un siège social fictif au sein de l'UE, c'est-à-dire à fonder une entreprise « boîte aux lettres ».

L'Europe s'est donc bâtie ainsi, et la Commission européenne nous a même affirmé qu'il était tout à fait possible que le transport routier disparût dans certains membres, mais que cela permettrait de créer de nouveaux emplois dans d'autres secteurs. J'estime cependant que cette vue est réductrice ; en effet, le transport est une activité vitale pour toutes les économies. Le transport doit nécessairement être intégré à une politique globale de filière.

Thierry GUERRIER

Tel est donc votre constat, mais comment pourrions-nous relancer cette activité, selon vous ?

Florence BERTHELOT

Tout le monde tourne en rond. Actuellement, beaucoup d'États membres souhaitent appliquer la directive de détachement des salariés au conducteur qui travaille sur le territoire en question. Les Allemands ont par ailleurs instauré un salaire minimum ; ils ont également exigé que tout conducteur qui passerait par leur territoire devrait être soumis à ce salaire minimum. Nous ne sommes donc pas seuls à vivre cette distorsion qu'engendre la concurrence de notre secteur d'activités. La Commission européenne a lancé une procédure d'infraction contre l'Allemagne, car cette mesure serait euro-incompatible. Toutefois, en France même, la loi Macron complète la loi Savary, laquelle prévoit l'application du détachement ; d'autres pays européens tentent aussi de leur côté d'apporter une réponse nationale : cela constitue l'exact inverse de ce que devrait être une solution européenne. Nous devrions donc développer une Europe plus intégrée ; non pas moins, mais plus d'Europe, afin d'arriver à la reconnaissance du transport. La liberté de circulation doit se réaliser dans des conditions d'égalité.

Thierry GUERRIER

Tout le monde sait qu'il est possible de localiser un véhicule au mètre près. Comment se fait-il que la Commission européenne n'envisage pas cette solution numérique pour régler ce souci de concurrence déloyale ?

Florence BERTHELOT

Pour la nouvelle commissaire aux transports Violeta Bulc, cette numérisation fait partie des enjeux actuels. Maintenant, avec les objets connectés, il doit être possible de savoir si un véhicule ne fait effectivement que transiter, ou bien reste un certain temps dans tel ou tel pays.

Cependant, cela ne règle que le problème technique de la localisation du véhicule, et non celui du régime auquel le salarié devrait être soumis. Veillons en effet à ce que la localisation ne devienne pas du « flicage », c'est-à-dire un dispositif de type Big Brother.

En fait, si nos régimes étaient véritablement unifiés, quel que soit l'endroit où se trouve le salarié, il aurait les mêmes droits que tous les autres, et l'entreprise a également les mêmes devoirs que ses concurrentes.

Thierry GUERRIER

L'enjeu est donc moins celui de l'outil que l'harmonisation elle-même. Les coûts des charges sociales varient d'un pays membre à l'autre. Denis Schirm, comment considérez-vous, à la CFDT, le principe de leur harmonisation ?



Secrétaire général adjoint de la
FGTE CFDT Route.

Denis SCHIRM

Secrétaire général adjoint de la FGTE CFDT Route

L'harmonisation relève à la fois de la volonté politique et de la loi. Aujourd'hui, les textes législatifs sont complètement obsolètes en la matière. En 2012, la loi européenne nous a même rappelés à l'ordre, estimant que nombre de nos critères d'attribution n'étaient plus valables.

La protection sociale du futur devrait être élargie et ne plus être catégorielle. Tous les salariés doivent être couverts. Dans notre métier, quatre aspects doivent être pris en compte : la pénibilité, la sécurité, l'incapacité et l'invalidité.

Les États Généraux du Transport, qui se sont tenus en 2010, n'ont fondamentalement rien changé aux choses qui concernent notre activité ; cinq ans plus tard, nous faisons face aux mêmes problèmes. Un mode de négociation approprié devrait fixer un accord de méthode : prendre une ou deux problématiques fondamentales et statuer sur une date butoir.

Aujourd'hui, les indices de notre secteur d'activités, me dit-on, seraient à la hausse. Nous devons dès demain aboutir à quelque chose, étant donné que le transport est un véritable poumon pour notre économie.

Nous devons donc faire en sorte que les salariés soient heureux dans ce métier.

Thierry GUERRIER

Claude Blot, quels sont à l'heure actuelle les enjeux du pavillon français ?



Président du Groupement interprofessionnel du transport et de la logistique (GITL). Claude BLOT est vice-président de l'Union des entreprises de transport et logistique de France (TLF), qu'il a contribué à créer en 1999. Claude BLOT a été conseiller du président de TLF depuis fin 2009 et vice-président du GITL. Président de Transalliance, de 1996 à 2000, il a évolué dans l'industrie du tourisme et notamment en tant que vice-président de la Confédération française des industries du tourisme et a été directeur général du Palais des Congrès de Paris, de 1990 à 1996. Claude BLOT a également été nommé directeur général du Centre français du commerce extérieur (CFCE), de 1987 à 1989, après avoir occupé successivement les postes de chef de cabinet, puis de directeur adjoint de cabinet du ministre chargé du Commerce extérieur, de 1986 à 1987.

Claude BLOT **Président du Groupement interprofessionnel du transport et de la logistique (GITL)**

Le pavillon français s'écroule complètement, tant à l'international qu'au niveau national. Existe-t-il des solutions strictement franco-françaises ? Au niveau national, certains éléments peuvent être nettement améliorés. La situation française de notre secteur est identique à celle de l'ensemble de l'économie française, à savoir le déficit de compétitivité. Fondamentalement, le problème réside essentiellement dans les charges sociales et la fiscalité, deux éléments d'ordre national ; ainsi, sa solution est bien évidemment nationale. Osons-nous regarder dans une glace : ces deux pénalités pèsent sur l'ensemble de nos entreprises. Vous savez que j'œuvre au Conseil exécutif du MEDEF ; mon avis ne vous étonnera donc pas.

Thierry GUERRIER

Le pacte de responsabilité lancé par le Gouvernement a précisément été conçu pour pallier ces complications conjoncturelles.

Claude BLOT

Cela démontre donc bien ce que je disais : la solution se trouve d'abord à l'échelle nationale. Cependant, en l'occurrence, ce pacte de responsabilité avance bien lentement dans notre secteur. Le patronat est prêt à discuter des mesures qui devraient figurer dans le pacte de responsabilité. À ce jour, 8 millions de salariés sont concernés par ce pacte, parmi lesquels ne figure donc pas la branche du transport. En face, le Gouvernement n'a voté à ce jour que la baisse de la première tranche fiscale. On prétend souvent que le Gouvernement fait des cadeaux au patronat, il est clair que c'est faux. La richesse doit être recherchée là où elle se trouve ; actuellement, elle n'est pas en France, mais sur les marchés internationaux. L'entreprise n'est pas là pour créer des emplois, mais des richesses ; si le Gouvernement interdit aux entreprises de créer ces richesses, elle ne créera pas d'emploi. En s'implantant à l'extérieur, nous ne ferons peut-être pas travailler des travailleurs français, du moins les richesses seront-elles créées. Des efforts simples peuvent être faits pour faciliter la vie de l'entreprise et ainsi créer des emplois. Je parle bien sûr des règles fiscales et d'organisation. L'innovation est de plus un dossier d'importance, notamment dans la perspective de la numérisation. Le

modèle d'UberPop adviendra un jour où l'autre dans le domaine de la messagerie, parmi bien d'autres. La révolution numérique sera massive ; soyons prêts à nous y confronter.

Pour accompagner les entreprises, nous devons notamment leur faire comprendre les enjeux. Sachez par exemple qu'entre 30 et 40 % des entreprises de transport n'ont pas de site informatique ; c'est assez inquiétant. Essayons de valoriser le numérique afin d'en faire un outil qui nous permettrait de sortir de l'ornière dans laquelle nous sommes.

Thierry GUERRIER

Abordons maintenant le sujet de Cap 2020.

Claude BLOT

Cap 2020 est un exercice qui a été conduit par la FNTR et TLF qui cherche à déterminer ce qui peut être effectué au niveau européen et français pour retrouver cette fameuse compétitivité, tant d'un point de vue général que spécifique. Ce document « Cap 2020 » est à remettre à tous les dirigeants qui se soucient de la compétitivité du pavillon national. Il comporte notamment une bonne analyse de l'état du secteur du TRM, ainsi que certaines solutions qui relèvent par ailleurs l'indispensabilité de l'international.

Thierry GUERRIER

Florence Berthelot, que pouvez-vous nous dire de ce document, en guise de complément à la présentation de Monsieur Blot ?

Florence BERTHELOT

Le document présente des parties d'ordre économique, social et européen. La dimension européenne est liée aux questions sociales, elle consiste à proposer un régime du travailleur mobile européen. L'instauration d'un tel régime poserait des problèmes de contrôle. Selon moi, la directive détachement est une aberration : elle créera un appel d'air dans les pays étrangers où les salariés sont moins payés qu'en France. La part sociale du salaire restera payée dans le pays d'origine, ce qui déséquilibrera le marché du travail. La législation européenne devrait à l'inverse tenter d'éviter de telles distorsions. En Italie, un salarié qui se fait embaucher par des entreprises slovènes ou roumaines et qui travaille en permanence en Italie touchera plus tard une

retraite en rapport avec les niveaux de vie slovènes ou roumains. Le détachement des salariés règle ainsi des problèmes immédiats, mais omet les problèmes de plus long terme des salariés, tels que les droits à la retraite ou au chômage. Aussi devons-nous réfléchir à l'idée d'un salaire minimum européen.

Thierry GUERRIER

Jérôme Vérité, nous avons vu qu'il existait cette dimension de concurrence européenne ainsi que celle de l'évolution de la loi française, et notamment de la loi Macron ; que pensez-vous de ces deux aspects ?



Secrétaire général de la FNST-CGT depuis 2011. Jérôme VERITE est élu secrétaire fédéral de la Fédération des transports CGT au congrès du Mans en 2005. En 2008, il est réélu secrétaire fédéral de la Fédération des transports CGT en charge des questions économiques au congrès de Reims et devient secrétaire général adjoint de la Fédération des transports CGT en 2009. En 2013, lors du congrès de Toulouse, il est élu à la commission exécutive de la Confédération CGT

Jérôme VÉRITÉ **Secrétaire général de la CGT Transports**

La construction européenne s'est faite, en effet, avec l'idée de la liberté de circulation des marchandises, laquelle a engendré un développement des échanges économique entre les pays concernés, ainsi que des délocalisations vers des pays tiers. Nos grands groupes français de transport international ont donc dû s'adapter afin d'accompagner les grands groupes industriels français. Cela s'est fait, vous l'avez dit, sans harmonisation sociale. Dès lors que la libéralisation économique est mise en œuvre avant toute harmonisation sociale, les problèmes actuels sont inévitables. Ainsi, certains grands groupes de transport français ont installé des filiales en Europe de l'Est afin de faire concurrence à leur propre filiale nationale pour répondre aux exigences du plus bas coût possible pour le transport. C'est d'autant plus choquant que cela a été orchestré avec des fonds publics, puisque ces grands groupes touchent des subsides de l'Etat.

Thierry GUERRIER

La loi Macron impose désormais aux entreprises qui possèdent de tels détachements étrangers de respecter la loi française, notamment en termes de salaire minimum. Que pensez-vous de cette nouvelle donnée ?

Jérôme VÉRITÉ

Rappelons tout de même que le transport routier a été créateur d'emploi en France si nous regardons sur le moyen terme. Les questions du cabotage et de la concurrence européenne existent, certes, mais c'est principalement à partir de notre réalité économique actuelle que nous avons commencé à nous pencher sur ces questions particulières. Sachez que 80 % du transport routier se réalise sur moins de 150 kms. Replaçons donc les questions du transport international et du cabotage dans une perspective plus globale si nous voulons sortir le transport routier de la crise actuel. La question de la disparition du pavillon français à l'international, et en particulier en Europe, est une vraie question mais elle doit être bien distinguée de celle du cabotage ou du problème de la concurrence franco-française. Pour répondre concrètement à votre question, le gouvernement essaie donc de solutionner un petit bout du problème du secteur.

Thierry GUERRIER

Cette disposition Macron qui impose un salaire minimum tant aux nationaux qu'aux étrangers est-elle une bonne ou une mauvaise disposition, selon vous ?

Jérôme VÉRITÉ

Vous connaissez la position de la CGT vis-à-vis de la loi Macron. Toutefois nous estimons que cette mesure spécifique contenue dans la loi est un acte politique fort, mais nous sommes plus dubitatifs sur la réalité du contrôle, puisqu'aucun moyen supplémentaire n'est ajouté à cette fin. Etant donné que nous sommes ici dans un secteur qui perd des emplois à l'heure actuelle et que ce dumping social engendre des tensions sociales fortes entre salariés avec des traductions politiques inquiétantes, il y a urgence à traiter le problème. À cet égard, la loi Macron tente de le résoudre ; elle peut être considérée comme une bonne mesure, à condition que l'Etat se donne les moyens de la faire appliquer.

Thierry GUERRIER

De plus, le conflit est également européen, puisque la Commission se fait le porte-parole d'autres pays qui s'opposent à cette disposition Macron (même si les Allemands l'ont faite avant nous). J'imagine donc que vous êtes soucieux de la façon dont cette mesure sera défendue à Bruxelles.

Jérôme VÉRITÉ

Syndicalement, il n'existe en la matière aucun conflit entre travailleurs européens ; c'est un élément particulièrement positif. L'ETF a en effet félicité les Allemands, les Belges et les Français pour ce type de mesure. Les travailleurs comprennent bien que ces mesures ne s'opposent pas à eux mais au dumping social. Cependant, il est vrai que certains gouvernements des pays de l'Est sont opposés à ces dispositions au nom du principe de la libre concurrence. Soit la question sociale est considérée comme un frein ; Soit nous la considérons comme le socle même de la construction européenne. Ce choix est fondamental, et la position de la Commission Européenne à cet égard n'est pas réjouissante.

Thierry GUERRIER

Les charges et les impôts, avons-nous entendu, pèsent sur les entreprises et constituent l'une des raisons pour lesquelles les entreprises ont perdu et perdent encore des marchés. Vous estimez, pour votre part, que tenter de réduire ce coût est une mauvaise approche.

Jérôme VÉRITÉ

Rappelons tout d'abord que ce que le patronat appelle charges correspond au salaire socialisé des salariés. Chaque fois que le Gouvernement fait un cadeau au patronat sur la baisse des charges patronales, il baisse donc de ce fait le salaire des salariés. Cela ne peut donc être la voie à suivre, à moins de considérer qu'il faut paupériser les salariés de certains pays au nom de la construction européenne, ce n'est évidemment pas notre approche. Pour dépasser le problème du dumping social, contre lequel nous luttons, nous revendiquons une harmonisation sociale au niveau européen. Nous, à la CGT, sommes demandeurs d'une négociation entre l'IRU (partie patronale européenne) et l'ETF (Fédération européenne côté travailleurs) sur le problème de l'harmonisation des normes sociales minimales.

Thierry GUERRIER

Selon vous, comment pourrait s'effectuer le contrôle du cabotage ?

Jérôme VÉRITÉ

À ce sujet, j'estime que le numérique est un atout d'importance, même si des abus peuvent en effet se produire. Cependant, le numérique ne remplacera jamais le rôle de l'homme. Nous revendiquons depuis de nombreuses années une hausse des effectifs dans le contrôle terrestre. La dimension psychologique doit être prise en compte : si un transporteur qui pratique un transport illégal n'est jamais pris, il est incité à poursuivre son activité ainsi; s'il est pris la main dans le sac et sommé de payer une amende très conséquente, tout en devant répondre personnellement de ses actes, ce type d'activités déclinera.

Florence BERTHELOT

J'aimerais préciser que l'IRU et l'ETF travailleront à partir de la fin de l'année sur un Code social. Les partenaires sociaux aborderont avant tout les conditions de travail (et non la réglementation existante, bien que ce second point soit l'un de nos objectifs). Sachez que si le cabotage n'a pas été libéralisé, c'est parce que l'IRU et l'ETF se sont alliées contre la Commission européenne de l'époque.

Thierry GUERRIER

Quelle valeur possède ce Code social dont vous nous parlez ? A-t-il valeur de droit ou non ? Comment pourrait-il devenir un élément de règlement ?

Florence BERTHELOT

Non, il n'a pas valeur de droit ; c'est à nous d'être ambitieux et de présenter nos points de vue concernant divers problèmes. Normalement, toute révision des règlements en Europe se fait avec les partenaires sociaux, bien que ce soit la Commission qui tranche en dernière instance.

Thierry GUERRIER

En ce qui concerne le règlement et le problème du détachement, quel est l'état d'avancement de l'harmonisation ?

Florence BERTHELOT

Sur ces problématiques, le débat est actuellement acharné en Europe. Nous sommes dans des processus d'évaluation et de révision. Nous souhaitons que les auditions de la Commission européenne puissent nous permettre de poser clairement les termes des problèmes.

Thierry GUERRIER

Karima Delli, comment abordez-vous le problème de la concurrence européenne, notamment à l'égard des pertes de marché des entreprises françaises ?



Députée européenne, elle est membre de la Commission des transports et du tourisme. Elle siège également à la Délégation pour les relations avec l'Inde et est membre suppléante de la Commission de l'emploi et des affaires sociales. Elle est diplômée d'un BTS en action commerciale et d'un DEA de sciences politiques de l'Institut d'études politiques de Lille. Karima DELLI est en outre membre de la Commission dédiée au développement régional et vice-présidente de l'Intergroupe urban-logement. Diplômée d'un DEA en science politique, elle a été assistante parlementaire de Marie-Christine BLANDIN, sénatrice du Nord entre 2004 et 2009, secrétaire fédérale des Jeunes Verts entre 2007 et 2008. Activiste et militante, Karima DELLI est membre-fondateur des collectifs Jeudi Noir, La France qui se lève tôt et Sauvons les Riches. Par ailleurs, Karima DELLI est l'auteur de l'ouvrage « La politique ne me fait pas perdre le Nord » aux éditions La Tengo.

Karima DELLI

Députée européenne, membre de la Commission des transports et du tourisme

Dans le domaine des transports, au sein de l'Union européenne, le dumping social est un problème majeur. J'ai l'impression que plus cela avance, plus nous jouons la carte du moins-disant social, mais aussi du moins-disant fiscal. Selon moi, la libéralisation des transports s'est faite trop rapidement. Aujourd'hui, la concurrence qui se développe est tout à fait déloyale. Certaines situations sont scandaleuses : certains conducteurs passent des semaines sur la route sans être payés ; sans même parler des entreprises « boîte aux lettres ». Des milliers d'emplois seront perdus si rien n'est fait. Le secteur aérien devrait également être sévèrement touché.

Nous devons changer de vision : au lieu d'axer notre action sur la punition des mauvais élèves, nous devons favoriser les entreprises qui jouent le jeu.

Thierry GUERRIER

Que peuvent faire les parlementaires européens sur ces questions, étant donné qu'ils s'opposent parfois à la Commission elle-même ?

Karima DELLI

Tout d'abord, les chefs d'État doivent jouer le jeu : la réunion du Conseil devrait assumer la bonne application du droit européen ; or, beaucoup de pays n'appliquent pas toute la législation, et notamment la directive sur les travailleurs détachés. Cette directive ne va pas assez loin, mais elle constitue néanmoins une bonne mesure car beaucoup de travailleurs français travaillent à l'étranger, et heureusement qu'ils bénéficient de cette protection, autrement ils perdraient tous leurs droits.

En ce qui concerne la question du contrôle, la Commission Transport souhaite la mise en place d'une agence européenne qui la renforcera. Cette idée est en train de se mettre en œuvre. Auparavant, nous avons des douaniers ; nous devons les reconverter pour que cette nouvelle profession effectue des contrôles efficaces. Deuxièmement, la Commission Transport se pose maintenant la question du salaire minimum européen. Nous faisons face à

certaines écueils : il nous manque notamment un cadre réglementaire pour que tous les salariés possèdent un véritable statut européen, en termes de minima sociaux. Mais certains États s'opposent à une telle harmonisation des conditions sociales au nom du principe de subsidiarité.

Thierry GUERRIER

Quels sont ces États qui, dans le secteur routier de marchandises, s'opposent à ce cadre social européen commun ?

Karima DELLI

Il en existe beaucoup, notamment le Royaume-Uni, et d'autres qui sont pourtant dans la zone euro.

Thierry GUERRIER

D'accord, donc pas seulement des pays de l'Est. Vous semblez par ailleurs entendre que vous êtes relativement satisfaite par la Commission européenne, elle s'oppose pourtant à l'Allemagne dans son souhait d'avoir des contrôles stricts et une réglementation claire sur le salaire minimum... Or cela ne va pas dans le bon sens, me semble-t-il.

Karima DELLI

Le problème est que la Commission européenne a pour rôle de garder les traités européens. Or ces traités sont basés d'une part sur la libre circulation des travailleurs ; d'autre part sur le principe de la libre concurrence. Nous pourrions à la rigueur opposer une jurisprudence à cet état des choses, mais encore faut-il en détenir la volonté politique !

La loi de Monsieur Macron impose par exemple aux chauffeurs étrangers d'être soumis au SMIC français ; cependant, nous n'avons jamais de débat de fond sur la question du dumping social dans les transports : cela ne mérite pas seulement un amendement d'harmonisation, mais de véritables débats de fond afin de tirer par le haut cette harmonisation.

Thierry GUERRIER

Quelles sont vos pistes pour parvenir au redressement de la compétitivité

française dans le contexte du marché européen ?

Karima DELLI

Tout d'abord, notre agenda en la matière arrive très bientôt : la Commission européenne va présenter le Paquet Mobilité d'ici la fin 2015. Il s'agira notamment de revoir la directive, qui reste trop timide en termes de contrôle, de sanction des entreprises qui enfreignent les règles, etc. Cependant, cette révision ne suffira pas.

L'Union européenne possède un Fonds d'ajustement à la mondialisation, c'est-à-dire que toutes les entreprises qui ne parviennent pas à faire face à la concurrence globale peuvent être soutenues. Ce fonds doit être remis à plat et mieux employé. Le problème du dumping social, c'est que les entreprises ne tiennent pas le choc ; l'Europe devrait donc faire davantage attention aux PME qui, elles, jouent bien souvent le jeu, mais font concurrence à de grandes entreprises qui ne jouent pas le jeu. Nous devrions par exemple instaurer une liste noire des entreprises qui ne jouent pas le jeu de la réglementation européenne, lesquelles devraient être sanctionnées. En outre, le salaire minimum européen est une idée phare : nous devons véritablement relancer le projet européen autour de ce principe. Par ailleurs, la question des contrôles implique celle du financement : qui payera l'agence chargée des contrôles ? Actuellement, le budget européen est au plus bas depuis la création de l'Union européenne...

Thierry GUERRIER

En guise de conclusion, que devrions-nous retenir de la démarche de la Commission Transport et du Parlement ?

Karima DELLI

Selon moi, l'office de la Commission consiste à faire un état des lieux. Cet état des lieux est catastrophique, notamment dans le routier. Quelles sont les mesures concrètes à appliquer ? J'estime que la première chose à effectuer est de porter le débat du salaire minimum au niveau européen, ce qui consisterait une avancée européenne et sociale.

Denis SCHIRM

Utilisez-vous encore le Livre blanc des transports ? Ce dernier comporte certaines préconisations, parmi lesquelles la mise en œuvre d'un moratoire sur la pertinence des modes, la prise en compte des coûts réels des transports, etc. Je suis affligé par certaines décisions de travaux, et surtout d'abandon de travaux, au gré des humeurs et des lobbies. Nous avons besoin d'un minimum de pertinence au niveau du Conseil.

Karima DELLI

À ce jour, nous sommes en train de réviser le Livre blanc. Sa nouvelle version sera adoptée à partir de septembre ou octobre, sinon plus tard. Certains projets requièrent un budget européen considérable, or certains chefs d'État décident de ne pas jouer le jeu, et de ne pas les allouer. De plus, en tant qu'écologiste, je suis opposée à un certain nombre de projets, donc le budget devrait plutôt être alloué au soutien des entreprises locales. En matière de financement, les derniers mots reviennent toujours aux chefs d'État.

Florence BERTHELOT

J'ai assisté à la conférence européenne du 4 juin dernier. Les deux nouveaux commissaires (Mesdames Bulc et Thyssen) souhaitent travailler ensemble ; cela représente une bonne nouvelle à l'égard de l'agenda social dans le domaine du transport. Dans ce domaine, la règle n'est pas le dumping social. De plus, qu'entendons-nous exactement par cette expression ? Avons-nous affaire à des pratiques parfaitement illégales au regard de la loi européenne, auquel cas il existe un problème de contrôle et de sanction ; ou bien avons-nous affaire à des pratiques tout à fait légales, mais qui ne sont pas admises par l'opinion publique ? Par exemple créer une filiale à l'étranger. Cette pratique ne doit pas être interdite, au risque de tuer les flux de capitaux. En outre, toute concurrence est déloyale par nature : il se trouve que certains opérateurs producteurs ont des coûts inférieurs à ceux d'autres opérateurs...

Thierry GUERRIER

Au fond, un médecin ou un hôpital sont toujours ce qu'ils sont, qu'ils résident en Bulgarie ou en France. La réalité réside en effet dans le service social rendu. Jérôme Vérité, aimeriez-vous réagir à ce qui vient d'être dit ?

Jérôme VÉRITÉ

À la CGT, nous affirmons depuis bien des années qu'il conviendrait de faire la transparence en matière d'aides publiques dans ce secteur d'activité. Le problème de la création de filiale extérieure réside dans le fait que certaines entreprises touchent de l'argent public. Il n'est certes pas illégitime de tenter de prendre des parts de marché dans d'autres pays ; le problème se produit lorsque les entreprises emploient les deniers publics pour faire concurrence à leurs propres salariés français, notamment au travers du cabotage.

Thierry GUERRIER

Cet exemple est très parlant. Qu'en dites-vous Monsieur Blot ?

Claude BLOT

Si leur service est meilleur, nous devons nous adapter à cette nouvelle donnée.

Denis SCHIRM

Les moins de 3,5 tonnes n'ont pas de chronotachygraphe, ils possèdent ainsi une grande latitude en termes de temps de travail.

Claude BLOT

La solution réside donc dans l'installation d'un chronotachygraphe sur ce genre de véhicule ; je serais tout à fait favorable à une telle réglementation s'il n'existe pas d'autre méthode pour protéger nos entreprises.

Florence BERTHELOT

Nous sommes en effet en train de faire en sorte que les moins de 3,5 tonnes entrent dans la réglementation du transport routier. Cela constitue une véritable avancée et permettra une égalité de concurrence. Par ailleurs, dès

lors que le fameux bulgare dont vous nous parliez respecte les fameux sept jours et les trois opérations de transport, son activité est légale : voilà tout le problème. Cette activité est légale, mais elle choque l'opinion publique, nous devons donc changer les règles. En outre, si le cabotage est autorisé, c'est pour éviter qu'un transporteur international revienne à vide, ce qui engendre des coûts en termes de développement durable. Pour régler les problèmes concurrentiels liés à ce cabotage, nous pourrions par exemple restreindre le nombre d'opérations, cela fait partie des propositions du Paquet Mobilité.

SÉANCE DE DÉBATS

Alexis GIRET, directeur, Comité national routier (CNR)

En matière de dumping social, certains représentants européens affirment que nous ne pouvons pas parler de dumping social car les mesures en question sont parfaitement légales. Cependant, en Bulgarie, lorsqu'il s'agit pour nous rencontrer les chefs d'entreprise, les portes se ferment : ces derniers ne sont pas si tranquilles. Auparavant, nous pouvions aisément enquêter auprès d'eux. De plus, leurs conducteurs témoignent (pour la moitié qui ose parler) de leurs conditions de travail : ils conduisent 60 à 80 heures par semaine et sont payés au kilomètre, et leurs congés s'étendent sur 2 semaines et ne se prennent que lorsque cela arrange le patron. Certains conducteurs ont ainsi passé leurs vacances de Noël dans leur camion, à l'étranger. Par ailleurs, un conducteur bulgare touche environ 1 000 euros nets par mois, tandis que le salaire moyen du conducteur de l'Est s'élève à 1 500 euros. La modalité de rémunération est communément admise au kilomètre dans les pays de l'Est, tandis qu'en France une telle pratique est illégale. Ici encore, une harmonisation est nécessaire. En France, un an de conduite représente environ 1 500 heures de conduite, alors que dans le reste de l'Europe, la moyenne s'élève à 1 900 heures.

François GIRODON, Fédération Sud-Rail

Le politique doit reprendre la main sur le financier. Nous devons organiser un partage des richesses en Europe, et donc une égalisation des salaires. Une dimension écologique doit également être prise en compte.

Georges Di LALLO, directeur transports, Fédération française de l'Acier (FFA)

J'adresse ma question à Madame la députée d'Europe Écologie les Verts. Nous, industriels, sommes terriblement gênés actuellement par la situation du transport du 44 tonnes transfrontalier. Nous n'avons aucune réponse de la part des instances européennes pour régler notre problème à ce sujet.

Thierry CORDIER, administrateur CARCEPT-Prévoyance, Groupe Klesia

Lorsqu'il est question des salariés détachés, la vraie question est de savoir s'il

s'agit de vrais salariés détachés, ou bien de salariés français. Certains salariés étrangers restent si longtemps en France qu'ils devraient à mon sens payer des cotisations et des charges sociales dans notre pays. La directive de 1996 est suffisante pour régler ce problème, encore faut-il le courage politique nécessaire pour l'appliquer. Enfin, parallèlement au conducteur et au transporteur, le chargeur est un troisième acteur de ce secteur qu'il s'agirait de prendre en compte.

Jean-Louis DELAUNAY, administrateur FONGECFA-Transport, Groupe Klesia

Ma question s'adresse à Monsieur Blot et concerne les véhicules de moins de 3,5 tonnes. Le patronat est réticent à la régulation de ces derniers, ce dont nous avons pourtant besoin. J'ai constaté que, pour votre part, vous y étiez favorable : faisons donc en sorte de déterminer une date pour que cela soit mis en place très rapidement !

Karima DELLI

En ce qui concerne le témoignage de ces salariés qui sont absolument exploités, la question du contrôle importe, mais tout le monde doit jouer le jeu. Un corps d'inspecteurs européens doit pouvoir imposer des sanctions aux entreprises récalcitrantes. Parmi les États membres, la Pologne et le Royaume-Uni notamment sont encore réticents à l'élévation des normes sociales. Heureusement, les confédérations syndicales européennes travaillent main dans la main : les conditions pour avancer sont donc réunies.

Outre la mutation technologique (notamment dans le repérage autoroutier grâce à des puces), la mutation écologique doit être considérée ; or, le transport routier engendre des conséquences néfastes sur le climat. Depuis le protocole de Kyoto, le secteur industriel et celui de l'agriculture ont fourni des efforts écologiques, tandis que le secteur du transport a augmenté de 30 % en termes de gaz à effet de serre : cela ne peut plus durer. Nous ne devons pas avoir peur de la mutation écologique, et au contraire travailler intelligemment à sa réalisation. Je dois maintenant vous quitter pour une conférence sur la voiture verte. Je vous remercie pour votre invitation.

Thierry GUERRIER

Merci d'être venue.

Florence BERTHELOT

Nous avons peu parlé de Rome I, qui est une jurisprudence européenne précisant que la loi applicable au contrat de travail d'un conducteur autoroutier international est la loi du lieu où le salarié exerce le principal de son activité. Au lieu de s'atteler au problème du détachement, tournons-nous vers cet aspect : il importe de définir clairement le lieu où le salarié exerce le principal de son activité.

Je suis loin d'être d'accord avec Madame Delli sur bien des points ; je m'accorde cependant avec elle dans notre constat d'une absence de volonté politique au niveau européen. L'administration européenne devrait être beaucoup plus offensive sur ces questions.

Claude BLOT

Monsieur Di Lallo, vous soulevez un véritable problème à propos du 44 tonnes transfrontalier ; cela pénalise fortement notre compétitivité.

Par ailleurs, en dépit de nos intérêts parfois contraires, tentons de nous faire mutuellement confiance et cessons de nous qualifier réciproquement de tricheurs ou de menteurs.

M. Giret a raison, mais il parle de conséquences et non de l'état général des chefs d'entreprise, or c'est là tout ce qui m'intéresse. Dans l'intérêt des conditions de tous, nous devons travailler ensemble, le patronat et les syndicats des travailleurs.

Denis SCHIRM

En conclusion, ce qui nous manque, c'est un lieu de concertation. Ce lieu existe pourtant dans les articles de loi, notamment dans la LOTI (Loi d'orientation des transports intérieurs). Dans d'autres secteurs cela fonctionne, un conseil idoine existe ; mais ce n'est pas le cas dans le transport routier.

Thierry GUERRIER

Monsieur Vérité, je vous laisse le soin de conclure les réponses qui vous ont été posées.

Jérôme VÉRITÉ

Notre gouvernement français vient de lancer un signal politique sur la question du dumping social et de la concurrence illégale dans le transport routier de marchandises. J'espère que les organisations syndicales et patronales prendront en considération ces problématiques. La problématique franco-française est certes bien réelle, cependant nous devons traiter ces sujets de façon approfondie, autrement dit à l'échelle européenne. Nous, organisations syndicales des travailleurs, travaillerons avec acharnement pour instaurer des normes sociales européennes dans ce secteur.

Thierry GUERRIER

Commençons par cette thématique générale de l'attractivité pour les salariés. Vous êtes ici les témoins de cette volonté de faire du mieux-disant, notamment au moyen de la formation. Thierry Douine, que pourrions-nous offrir de mieux dans ce domaine sinistré de la formation pour être plus attractifs ?

DÉBAT II UNE POLITIQUE DE FORMATION PROFESSIONNELLE AMBITIEUSE ET INNOVANTE ?



Président de la Fédération générale CFTC Transports. Thierry DOUINE est également président de l'Association de moyens du Groupe KLESIA et président de l'IPRIAC. Il fut conducteur routier international, de 1983 à 1996. Il a été successivement secrétaire général adjoint et vice-président de la CFTC en charge de l'action professionnelle, puis de la négociation et de l'international pour le transport routier à partir de 1998. Nommé en 1995 négociateur national par la FGT-CFTC sur la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport.

Thierry DOUINE

Président de la Fédération générale CFTC Transports

Le mot « offrir » me fait toujours bondir. Depuis certaines décennies, nous nous faisons progressivement rogner notre droit social acquis par nos anciens. La profession est sinistrée et les salaires sont bas. Nous devons avant tout réinstaurer un climat de confiance entre nous.

En France, nous sommes à la pointe de la formation professionnelle ; notre modèle a même été exporté au niveau européen. La technicité et la formation sont deux composantes qui ont évolué, tandis que le salaire a complètement stagné.

Thierry GUERRIER

Et où en sommes-nous ? Estimez-vous que le système s'épuise, qu'il est arrivé au bout de son fonctionnement ?

Thierry DOUINE

Oui, car il a été conçu dans les années 1950, mais juridiquement il a peu évolué. Nous devons notamment nous rassembler pour moderniser la protection sociale, la rendre juridiquement « compétente » et la faire évoluer en fonction du métier. De plus, la protection sociale devrait être élargie aux nouvelles populations.

Thierry GUERRIER

Quels sont, selon vous, les chantiers prioritaires à effectuer ?

Thierry DOUINE

Eu égard au déficit de la Sécurité Sociale, l'instauration du principe de la mutualisation a été une avancée, nous devons cependant aller au-delà.

Aujourd'hui, nous avons bien du mal à faire comprendre aux jeunes l'intérêt de notre profession. Ils doivent savoir que nous sommes bien rémunérés et que notre protection sociale a fait ses preuves. Cependant, les jeunes ne croient

plus en la retraite par répartition, ce qui affaiblit notre argument à cet égard.

Thierry GUERRIER

En quoi la formation professionnelle est-elle un outil majeur pour l'amélioration de la protection sociale ? Raphaëlle Franklin, selon vous, comment l'OPCA peut-il participer à l'amélioration de l'outil que représente la formation professionnelle.



Directrice générale de l'OPCA Transports & Services depuis mars 2013, Raphaëlle FRANKLIN entend renforcer la position de l'organisme paritaire dans le domaine de la formation professionnelle et de l'emploi, de poursuivre le développement de l'offre de services au bénéfice des entreprises adhérentes et de leurs salariés, d'augmenter les moyens d'accompagnement financier pour les entreprises adhérentes. Pendant 11 ans, Raphaëlle FRANKLIN a occupé des fonctions financières et stratégiques au sein de l'AGEFOS-PME, un des plus importants organismes de gestion et de financement de la formation professionnelle, où elle a notamment participé à la réforme des OPCA. Précédemment, elle a occupé pendant onze ans des postes financiers et stratégiques au sein de ce groupe. Raphaëlle FRANKLIN est diplômée de l'Institut supérieur du commerce de Paris et de HEC.

Raphaëlle FRANKLIN

Directrice générale de l'OPCA Transports & Services

La formation professionnelle est le cœur du métier de l'OPCA Transports et Services. Et de fait, au-delà de l'aspect financeur associé de façon stéréotypée et réductrice à ce que fait l'OPCA, nous accompagnons les entreprises et les salariés dans les questions d'emploi et de formation. Nous accompagnons également les reconversions et les pertes d'emploi. Nous sommes à l'interface des flux d'entrée et de sortie.

La formation professionnelle évolue beaucoup et très régulièrement. La « dernière » réforme en date a créé le compte personnel de formation et a profondément modifié le système de gouvernance. La branche du TRM rassemble généralement un public de moyen niveau de qualification. Or le cœur de cette réforme est la qualification. Ainsi, toute initiative qui vise à créer des certifications de branche et à promouvoir des titres professionnels irait dans le bon sens. À ce titre, cette réforme est intéressante ; elle l'est également du point de vue de la simplification des dispositifs.

Nous passons l'information grâce notamment au contact de proximité. C'est la manière la plus efficace pour contacter, informer, conseiller les entreprises, d'un secteur où la taille moyenne des entreprises ne permet pas de se doter d'un directeur des ressources humaines. Par cette relation directe, nous fournissons à de telles entreprises les informations dont elles ont besoin en matière d'emploi et de formation. Par ailleurs, je suis d'accord avec Monsieur Douine : la diversification des emplois de cette branche doit permettre de faire évoluer les qualifications vers des métiers autres que ceux de la conduite. C'est ici toute une réflexion de branche qui « doit » être menée

Thierry GUERRIER

Quelles sont vos solutions concrètes aux entreprises ?

Raphaëlle FRANKLIN

Notre rôle consiste à ce que les différents partenaires, notamment sociaux, développent eux-mêmes des solutions de branche.

Je vais illustrer par L'Adec : Aides au Développement – Emploi – Compétences qui a été signé dernièrement. Les questions de l'attractivité, de

la fidélisation des salariés, de la sécurisation des parcours sont ici fondamentales. Nos formations sont parfois trop longues, c'est pourquoi nous participons au développement de modules de formation plus courts, les rendant par là même plus attractifs et plus accessibles.

Pour l'instant notre branche possède une véritable culture de la qualification et de la certification, mais, pour l'instant, elle ne détient que trois CQP (certifications de qualification professionnelle). Nous devons donc développer ces dernières.

Thierry GUERRIER

Comment intervenez-vous en matière de protection sociale ?

Raphaëlle FRANKLIN

Nous travaillons ici en complémentarité, puisque notre cœur de métier est bien celui de la formation. Il s'agit pour nous d'être en synergie avec les différents acteurs. Nous travaillons avec la CNAMTS et l'INRS sur les questions de prévention et de santé. Nos actions consistent notamment à être des vecteurs et à mettre en relation les différents acteurs avec les organismes appropriés. Il s'agit, aussi, pour nous de développer de nouveaux comportements parmi les travailleurs en matière de risque et de santé humaine

Thierry GUERRIER

Une convention vient d'être signée entre l'AFT le PCA dans l'objectif de renforcer les liens entre la protection sociale et la formation professionnelle. Du côté salarié, que pensez-vous, Patrice Clos, de cette convention ?



Secrétaire général de la Fédération nationale des transports et de la logistique FO-UNCP. Patrice CLOS a été chauffeur routier chez Transauto-Stur, une filiale de GEFCO, elle-même filiale de PSA. Il a été délégué syndical puis délégué central au sein de cette entreprise. A partir de 2001, il travaille chez GEFCO où il prend la tête du syndicat FO dans l'entreprise. Puis, il est élu aux différentes instances fédérales du syndicat et devient secrétaire général adjoint. En 2011, à la mort de Gérard MARTINEZ, il devient secrétaire général de la Fédération FO des transports et de la logistique. Patrice CLOS défend la protection sociale des salariés du Transport et de la Logistique, incluant le CFA. Il y défend également une formation professionnelle attractive et innovante.

Patrice CLOS

Secrétaire général de la Fédération nationale des transports et de la logistique FO-UNCP

Cette convention tripartite est très bénéfique à nos yeux. Elle démontre que notre profession a une vision de l'assurance qui repose sur une mutualisation professionnelle, un haut degré de solidarité et une politique globale de l'emploi. Tant la protection sociale que professionnelle sont confrontées à des réformes structurantes. Il importe donc que les salariés et les chefs d'entreprise de petite taille disposent par exemple de documents pédagogiques pour expliquer aux salariés ces réformes. Nous sommes également vigilants à ce que soient améliorées les garanties de protection sociale ; nous comptons sur les employeurs pour les mettre en œuvre.

À l'égard du renforcement de notre attractivité, nous faisons face à un problème de fond puisque l'âge moyen est aujourd'hui de 49 ans dans nos professions du transport. Les jeunes nous expliquent que s'ils perdent leur permis, ils perdent également leur travail ; cela les rend réticents aux professions de la conduite. Par ailleurs, dans le secteur de la logistique, il est possible d'évoluer tout au long de sa carrière, tandis que dans le transport routier, c'est bien plus difficile.

J'aimerais néanmoins saluer le travail de nos prédécesseurs, notamment en ce qui concerne notre régime de protection sociale. Nous devons consolider l'édifice existant. Les régimes de protection sociale du transport doivent continuer à respecter trois critères : la mutualisation professionnelle la plus large possible ; la préservation de l'emploi ; la mise en place d'un système de répartition à points qui ne doit en aucun cas s'apparenter à un régime par capitalisation.

Thierry GUERRIER

Quelles sont les avancées sociales ?

Patrice CLOS

Premièrement, les régimes de couverture ne concernent pas l'ensemble des salariés ni même l'ensemble des activités de transport (notamment sanitaire) ; ces couvertures devraient donc être plus étendues. Deuxièmement, en matière de risques couverts, les garanties mises en place pour les veuves pourraient

être également étendues et l'arrêt de travail être couvert (car il ne l'est pas aujourd'hui au niveau conventionnel). Enfin, le risque de la dépendance n'est pas du tout couvert au sein de notre profession. Il importe que l'entreprise finance un tel risque, lequel doit être anticipé.

Thierry GUERRIER

Revenons maintenant à la notion de formation et à son amélioration dans la perspective de la protection sociale.

Patrice CLOS

Nous travaillons à la prévention et avons mis en place certaines actions telles que « Les pros de la route ont du cœur » ou encore la lutte contre l'apnée du sommeil. Nous devons encore intensifier notre action dans deux domaines : l'assistance de santé des conducteurs et le permis de conduire (en supprimant l'inaptitude à conduire pour raison médicale).

Thierry GUERRIER

J'ai récemment appris qu'Axa a développé un service de consultation médicale par téléphone qui va dans ce sens. Quel est le point qui vous semble le plus important dans votre organisation dans le contexte de ces progrès éventuels sur la protection sociale et la formation ?

Patrice CLOS

Pour rebondir sur ce que vous venez de dire, selon moi, une maison nationale du transport devrait être fondée. En guise de conclusion, ces actions de prévention pourraient être pleinement déployées car leur seule condition est que les employeurs permettent à leurs salariés de les suivre.

Thierry GUERRIER

Monsieur Deneuille, vous êtes l'une des chevilles ouvrières de cet accord dont nous parlons depuis tout à l'heure. Quel est l'esprit de l'accord selon vous, l'esprit de cette synergie entre les différents outils ?



Président délégué général de l'AFT. Jean-Paul DENEUVILLE était jusqu'à fin 2014 directeur général des services de la Fédération nationale des transports routiers (FNTR), dont il avait été le délégué général jusqu'en octobre 2013. Au plan professionnel, Jean-Paul DENEUVILLE a, durant cette période, à Paris et à Bruxelles, négocié notamment le carburant professionnel, le temps de service, l'action directe, l'encadrement du cabotage, le 44 tonnes à 5 essieux. Aujourd'hui, il est également en charge de l'évolution de l'organisation professionnelle du transport et de la logistique.

Jean-Paul DENEUVILLE

Président délégué général de l'AFT

La première table ronde a suffisamment démontré que le secteur du transport et de la logistique était confronté à de solides remises en question. L'Europe, la protection sociale et la formation professionnelle sont au cœur de ces changements. Les partenaires sociaux partagent la volonté de préserver, de conforter et d'innover. Notre secteur d'activité dispose à la fois d'organismes structurés d'une part, et de réalisations de bon niveau (et relativement atypiques en Europe) d'autre part. Cela nous conduit à développer notre synergie, entre organismes et trouver plus facilement un consensus entre partenaires sociaux. Cette démarche doit également permettre de favoriser une sortie de la conflictualité dans les négociations ; c'est une condition nécessaire de cet accord.

Thierry GUERRIER

Quelles sont les priorités actuelles d'action de l'AFT ?

Jean-Paul DENEUVILLE

Premièrement, il s'agit pour nous de veiller à coordonner la récente pluralité des acteurs qui existe dorénavant en matière de formation professionnelle. Deuxièmement, dans le domaine éducatif, nous agissons pour que 20 000 élèves et étudiants soient formés chaque année dans le transport logistique. Troisièmement, nous devons trouver chaque année plusieurs milliers de candidats à la conduite, les amener vers le transport, les faire former et les accompagner jusqu'à l'emploi. Quatrième priorité de l'AFT : apporter des réponses opérationnelles en matière de projets innovants (développement durable, addiction, lutte contre le handicap et pour la mixité, etc.)

Thierry GUERRIER

Comment les jeunes perçoivent aujourd'hui votre secteur d'après vous ?

Jean-Paul DENEUVILLE

Les jeunes (et plus généralement la société) sont de plus en plus tournés vers une société de technologie et de loisir, plutôt que vers une société de mobilité physique. Le transport routier n'échappe pas à cette tendance, c'est pourquoi nous devons continuer à faire connaître la réalité de notre métier. Une fois

que les salariés sont formés et employés, ils y restent souvent de manière stable et évolutive. Ce secteur est et restera plus porteur que la moyenne nationale.

Thierry GUERRIER

Monsieur Charbonnier, vous travaillez en particulier sur la prévention santé. Pourriez-vous nous présenter votre travail ?



Président délégué général de l'AFTRAL. En 2010, Loïc CHARBONNIER devient directeur adjoint du cabinet du secrétaire d'État chargé des Transports, puis adjoint du directeur général des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM) au ministère de l'Écologie. Auparavant, il fut conseiller technique transports ferroviaires et fluviaux du ministre des Transports, de 2005 à 2007, où il avait alors été nommé sous-directeur des transports routiers. Il a, par ailleurs, travaillé au cabinet du ministre de l'Outre-Mer en qualité de conseiller technique transports, industrie et environnement. Il est diplômé de l'École polytechnique et de l'École nationale des ponts et chaussées. En 2011, Loïc CHARBONNIER était le délégué général de l'AFT-IFTIM.

Loïc CHARBONNIER **Président délégué général de l'AFTRAL**

Premièrement, le constat suivant a été fait : la question de la prévention est partagée tant par les entreprises que par leurs salariés. Nos contenus de formation ont intégré cette question. Les acteurs partagent la volonté d'avancer dans ce domaine-là ; aussi avons-nous progressé sur quatre axes : la problématique de l'arrêt cardiaque (mise en place d'un module d'utilisation de dispositif traitant l'arrêt cardiaque) ; la nutrition équilibrée (sans une bonne hygiène de vie, la qualité du travail en pâtit, c'est pourquoi nous proposons des modules pratiques, pragmatiques en la matière)...

Thierry GUERRIER

Quelle est votre action dans le domaine de l'addiction ?

Loïc CHARBONNIER

Troisièmement donc, le problème de l'addiction, et plus particulièrement du cannabis, est central chez de nombreuses entreprises. La formation est bien évidemment un levier d'action. Le quatrième axe est celui des troubles musculo-squelettiques, aussi informons-nous les travailleurs des réglages à effectuer, notamment sur leurs outils de travail, afin d'éviter de tels troubles. Enfin, les contenus de nos formations ont été renforcés par l'INRS.

Nous avons par ailleurs modifié notre méthode pédagogique : le numérique nous permet de mettre en situation les stagiaires afin qu'ils contextualisent les problématiques auxquelles ils devront faire face lors de leur travail. Nous avons en outre renforcé la formation liée aux relations entre le niveau de l'opérateur et celui de l'encadrement.

Thierry GUERRIER

Qui finance de telles formations ? N'est-ce pas une charge supplémentaire pour les entreprises ?

Loïc CHARBONNIER

Lorsque la dépense est accompagnée par un bon retour sur investissement, la dépense est avantageuse ; or les accidents du travail touchant les salariés ou les outils de travail ont des conséquences néfastes évidentes sur la production.

En guise de conclusion, la tenue d'un concours pour le meilleur conducteur (dont le trophée a été remporté par un jeune de 26 ans du Nord-Pas-de-Calais) a permis à toutes nos équipes de travailler ensemble, de lancer des actions conjointes

Thierry GUERRIER

J'aimerais que nous revenions sur la façon dont un organisme tel que Carcept Prev (appartenant au groupe KLESIA) gère son besoin de marge afin que la protection sociale soit un avantage, alors que les conditions actuelles en la matière sont pour le moins étroites.



Directeur administratif et financier adjoint, directeur des régimes professionnels et des relations publiques du Groupe KLESIA. Benjamin LAURENT est diplômé de l'Institut de science financière d'assurances (ISFA). Après avoir travaillé dans le conseil, il rejoint la Direction de la Sécurité sociale en 2006 en tant qu'actuaire puis adjoint au chef de bureau, entre 2006 et 2009. En 2009, il devient chef du bureau des régimes professionnels de retraite et institutions de la protection sociale complémentaire, pendant plus de trois ans. Il rejoint le Groupe KLESIA en 2013, pour assurer le suivi des activités de la branche HCR (Hôtels-Cafés-Restaurant) et les affaires publiques. En 2014, il est nommé DAF adjoint et directeur des régimes professionnels et des relations publiques, direction qui comporte une direction dédiée aux Transports dont il assume la responsabilité.

Benjamin LAURENT

Directeur administratif et financier adjoint, directeur des régimes professionnels et des relations publiques du Groupe KLESIA

Premièrement, le secteur est en pleine ébullition à cause de la digitalisation. Deuxièmement, le monde de l'assurance est de plus en plus concurrentiel, les entreprises ayant désormais le libre choix de leur assureur : la protection sociale est devenue un marché.

Thierry GUERRIER

Où en est votre réflexion pour améliorer votre offre ?

Benjamin LAURENT

En tant qu'organisme technique, nous avons contribué à l'élaboration d'un état des lieux. Nous avons notamment constaté l'impact d'un relèvement de l'âge légal de la retraite sur les régimes de prévoyance : à toute augmentation de l'âge de départ à la retraite, un régime de prévoyance doit verser la prestation un an de plus et coûte donc plus cher. La profession du transport souhaite un régime innovant qui comporterait les critères suivants : conserver la mutualisation professionnelle ; suivre et gérer les carrières ; renforcer la souplesse des dispositifs ; enfin, renforcer la prévention de santé (notre objectif n'est pas de payer des rentes, mais d'éviter que les risques ne surviennent).

Thierry GUERRIER

Comment tous les organismes que vous représentez et qui sont ici présents peuvent avoir une véritable politique coordonnée de branche ?

Benjamin LAURENT

La convention signée il y a une quinzaine de jours permettra de placer en synergie les différents acteurs. Nous avons fait le choix d'une logique de formation, de prévention et de réparation qui nécessite que les organismes de la formation professionnelle et de la protection sociale travaillent ensemble. Le plan d'action fixé par cette convention comporte plusieurs axes : renforcer l'information (pour toucher le salarié et le chef d'entreprise) ; renforcer la proximité sur le terrain auprès des entreprises et des salariés, trouver des solutions innovantes pour mieux couvrir l'inaptitude, le retour à l'emploi des

salariés après une maladie ou un handicap. La poursuite d'évènements tels que le colloque d'aujourd'hui, et surtout l'organisation des 5èmes Assises de la Protection sociale et de la Formation professionnelle en octobre 2016.

Thierry GUERRIER

Passons maintenant aux interrogations et remarques du public.

SÉANCE DE DÉBATS

Jacques FIORENTINO, directeur santé, ITELIS

Cela fait maintenant dix ans que des plans de prévention de santé sont mis en place ; ces plans ont été des succès à deux égards : la communication itérative ; l'allocation de 2 % des primes aux cotisations doit être consacrée à la prévention et à la santé. Enfin, certains dirigeants d'entreprise sont encore réticents à des actions de prévention car ils n'en perçoivent pas la pertinence et redoutent le temps nécessaire à leur mise en place ; d'autre part, ils craignent que cela ouvre la boîte de Pandore, autrement dit que la gestion des risques psycho-sociaux, notamment, n'entrave lourdement leurs activités.

Jean-Paul DENEUVILLE

Dès l'instant où il s'agit de parler d'économie d'énergie ou de prévention, l'attitude de ces chefs d'entreprise est classique. Pour que des mesures de prévention fonctionnent, toute la chaîne productive doit être impliquée ; les salariés comme les employeurs doivent comprendre l'objectif final de ces actions.

Raphaëlle FRANKLIN

Afin de rassurer les chefs d'entreprise, il faut en effet essentiellement leur faire comprendre les enjeux. La mise en place d'une politique de prévention n'est pas si chronophage qu'ils pourraient le penser.

Loïc CHARBONNIER

Aujourd'hui, au niveau d'une PME, les préoccupations centrales du chef d'entreprise ne relèvent généralement pas de la prévention. Signalons une démarche partenariale initiée en Bretagne qui consiste à élaborer des formations pour les opérateurs, pour les gens de maîtrise, et pour les chefs d'entreprise. En conclusion, continuons d'accompagner les chefs d'entreprise afin que notre démarche s'inscrive dans la durée et soit constructive.

Thierry DOUINE

Nous avons tous fait le constat de ce qui est faisable dans chacune de nos branches, mais nous avons du mal, nous, O.P. et O.S., à le faire comprendre au sein des entreprises. Selon moi, un euro investi dans la formation engendrera un gain de deux euros. Cependant, ces gains ne se font pas nécessairement dans l'entreprise, mais dans la société dans son ensemble. Notre mentalité est trop individualiste, nous devons la faire évoluer.

Patrice CLOS

Aujourd'hui, au niveau du transport, le moins-disant social tue notre social ; et notre formation tue notre protection sociale dans sa globalité. Ayons bien

conscience de cet état des choses. Ce qui se passe au niveau européen engendre des conséquences au niveau français et au niveau des salariés.

Le dispositif de compte pénibilité, par exemple, n'est pas en notre faveur car les critères sont trop sévères ; ils sont difficilement remplis dans notre secteur d'activité, ce qui nous posera problème au moment des congés de fin d'activité.

Benjamin LAURENT

L'intérêt d'une approche professionnelle de branche réside en ce qu'elle permet d'appréhender précisément les risques spécifiques de la profession, et ainsi de traiter les problèmes de façon singulière. Un article des Échos affirme aujourd'hui que l'apnée du sommeil, par exemple, coûte près de 1 Md € à l'Assurance maladie du fait des accidents qu'elle provoque, mais la profession n'a pas attendu ce constat pour traiter le problème. La prévention est un investissement ; tout le problème réside dans la façon dont nous pouvons saisir et faire comprendre les conséquences bénéfiques précises de cet investissement.

Thierry GUERRIER

Monsieur Jutand, pourriez-vous nous rappeler l'intérêt et le contenu du rapport dont vous êtes l'auteur, ainsi que les enjeux de l'open data dans le secteur du transport ?

ÉCLAIRAGE THÉMATIQUE



Francis JUTAND

Directeur général adjoint de l'Institut Mines-Telecom, auteur du rapport sur l'ouverture des données de transport

Directeur général adjoint de l'Institut Mines-Telecom, Francis JUTAND est Directeur général adjoint de l'Institut Mines-Télécom, acteur public majeur en France et en Europe de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation dans l'ingénierie et le numérique, regroupant les grandes écoles Mines et Télécom. Depuis mars 2012, il était le directeur scientifique de l'Institut Mines-Télécom. Formé à l'ENS Cachan, il débute sa carrière à Télécom ParisTech en 1975 puis à Télécom Bretagne de 1992 à 1996. Il devient ensuite directeur scientifique de France Télécom R&D et contribue à la création de réseaux de recherche sur les technologies clés. En 2000, il devient le directeur du département STIC du CNRS et travaille à partir de 2004 au développement de pôles de compétitivité, notamment de Cap Digital dont il est toujours vice-président recherche & prospective. Il devient en 2006 directeur scientifique de l'Institut Télécom, groupe des écoles Télécom, partenaire de plusieurs pôles STIC mondiaux, labellisé Carnot pour la qualité de sa recherche partenariale, acteur majeur des PCRD européens et membre de l'alliance nationale Allistène, créée en 2009. Francis JUTAND est également un des créateurs de la Fondation Télécom et du think tank Futur numérique.

Ce rapport se situe dans la grande métamorphose numérique qui transforme progressivement tous les autres secteurs de service et d'industrie. Elle apporte également de profonds bouleversements dans les marchés, notamment en termes d'intermédiaires. Tous les systèmes numériques engendrent de plus en plus de données et produisent par la même des opportunités de création de valeur et d'innovation, etc. La loi CADA a été utilisée par les partisans de l'ouverture de ces données pour que cela bénéficie à nos économies. Aujourd'hui, tous les secteurs des transports sont en concurrence ; le service public ne s'oppose plus au service privé. Notre rapport s'attarde principalement sur la question du transport de voyageurs.

Thierry GUERRIER

Les grands acteurs de gestion des données sont souvent non Français, sinon non Européens. Dévoiler ces données à des gens qui pourront les exploiter contre nous n'est-il pas dangereux ? Que répond la Commission à cela ?

Francis JUTAND

C'est une crainte parfaitement légitime ; la crainte de Google pour simplifier. Dans ce genre de conflit, le principe de la ligne Maginot est inefficace : si l'on refuse par exemple de fournir les données en temps réel, il suffit de travailler à partir des smartphones pour parvenir néanmoins à les acquérir.

L'Europe est en train de travailler à l'ouverture des données publiques et privées de transport. Premièrement, des catégorisations permettent de distinguer la hauteur des risques inhérents à l'émission de telle ou telle donnée. L'accès aux données publiques doit être garanti dans chaque ville ; j'aimerais que cette préconisation soit rapidement inscrite dans la loi. Deuxièmement, tout en travaillant au niveau européen, afin de nous donner le temps de réfléchir à ces problématiques, inventons des services et des outils créés en France, sinon en Europe.

En conclusion, dans tous ces domaines, nous ne pouvons opérer dans la perspective d'une guerre de retardement, nous pouvons néanmoins élaborer des tactiques de retardement. Comprendons bien que les grandes plateformes numériques doivent leur succès au fait qu'elles ne cherchent pas à offrir des services à haute valeur ajoutée qui rapporteraient beaucoup d'argent ; elles s'occupent bien plutôt de l'intérêt du client final. La monétisation de cet attrait pour ces plateformes ne vient qu'après.

Thierry GUERRIER

Qui contrôle aujourd'hui ces données ? Qui continuera à les contrôler, notamment pour éviter des phénomènes de concurrence déloyale ?

Francis JUTAND

On oublie souvent la force des utilisateurs eux-mêmes ; son poids importe dans l'utilisation des données. De plus, certaines données ont été classées dans la catégorie des données qui doivent être ouvertes à tous, au vu de l'intérêt général qu'elles présentent. D'autres données posent des problèmes d'usage, notamment les données fournies en temps réel ; une autorité publique serait la bienvenue pour en contrôler l'usage. Un troisième type de données présente des limitations du point de vue de leur usage, notamment commercial, mais qui sont très utiles pour la recherche ; nous avons donc demandé à ce que ces données puissent être utilisées sous le contrôle des autorités qui les détiennent.

Thierry GUERRIER

Quel sera l'impact économique de l'ouverture à l'utilisation de ces données ?

Francis JUTAND

Les choses sont complexes : certaines données ont un grand potentiel d'usage, tout en ayant un faible potentiel commercial. Certaines données appartiennent ainsi au domaine du bien commun qui présente des intérêts d'utilisation pour tous, mais peu d'intérêt commercial. D'autres données, source d'innovation, pourront être plus facilement monétisées.

Thierry GUERRIER

En France, le public est conscient de l'inexorabilité de cette métamorphose numérique, et donc que nous avons besoin de créer nous-mêmes, en France, les services numériques de demain.

Francis JUTAND

En un mot : anticipons ; anticipons les opportunités de création de valeur qui découlera de l'utilisation de ces données.

CLÔTURE DES TRAVAUX



Président du Groupe KLESIA depuis 2015, il est directeur des ressources humaines de SNCF Logistics. Il occupait auparavant la vice-présidence employeurs du groupe de protection sociale. Jean-Louis VINCENT a été successivement directeur des ressources humaines France et Afrique de Pfizer, de 1995 à 2000, DRH Europe du Sud de Federal Express International, de 2000 à 2002. Entré chez Geodis en 2003, il dirige les ressources humaines France, puis est nommé DRH du Groupe Geodis en 2009 (devenu SNCF Logistics). Jean-Louis VINCENT est administrateur de l'Agirc et de l'Arrco et membre de la commission protection sociale du Medef. Il est secrétaire général du GITL (Groupement interprofessionnel du transport et de la logistique), membre du conseil d'orientation pédagogique de l'École supérieure des transports et vice-président de l'AFT, organisme de formation du transport et de la logistique.

Jean-Louis VINCENT

Président du Groupe KLESIA, directeur des ressources humaines de SNCF Logistics

Je vous remercie tout d'abord pour votre présence à tous ; je remercie également l'ensemble des intervenants à ces débats. Comme vous avez pu le voir, je suis un fervent défenseur du paritarisme, c'est pourquoi ces rencontres se sont tenues ainsi.

Le premier enjeu majeur pour notre profession réside dans la compétitivité des entreprises, et notamment du pavillon français, lequel est soumis à une forte concurrence européenne en matière de réglementation et de concurrence déloyale. La France doit parvenir à faire valoir sa force en matière de protection sociale. Cette protection ne constitue pas un frein à la croissance économique et à la prospérité des entreprises ; n'acceptons aucun nivellement par le bas.

Le second enjeu est celui du développement durable. Aujourd'hui, les véhicules des particuliers sont plus responsables de l'émission de CO² que les camions.

Le troisième enjeu concerne l'attractivité des métiers au sein de notre entreprise et de la branche. Le transport et la logistique constituent aujourd'hui l'un des autres secteurs dans lequel nous rencontrons des difficultés à recruter. Or, étant donné le taux actuel du chômage, nous avons certainement bien des choses à accomplir dans notre branche.

En tant que président de KLESIA, je considère qu'il est de notre devoir, avec nos collègues de la formation professionnelle, d'apporter aux partenaires sociaux du secteur les réponses qu'ils attendent pour renforcer l'attractivité de notre profession et de nos métiers. Je félicite donc la signature récente d'une convention entre l'OPCA de transports services, l'AFT et les institutions Carcept Prev. Cette convention a associé l'ensemble de parties signataires et aura pour objet de coordonner et de développer les actions menées dans les domaines de la prévention, de l'accompagnement du salarié, du maintien ainsi que du retour à l'emploi. Cette convention est le fruit d'un travail mené depuis deux années au cours desquelles nos différentes maisons ont appris à travailler ensemble.

En outre, nous avons organisé en septembre 2014 la première tenue des Assises sur la problématique de la protection sociale et de la formation professionnelle. Notre concours du meilleur conducteur a été repris dans la presse locale et régionale. La prévention santé, avec l'accompagnement des personnes, sera au cœur des travaux que nous mènerons dans les prochaines semaines et mois. J'ai pris acte de la préoccupation des syndicats qui souhaitent voir établies des mesures concrètes en faveur des salariés. Je souhaite également que cette convention soit source de nombreux projets ambitieux.

Je ne doute pas de notre capacité à bâtir ensemble de grands projets. Dans cette perspective, j'invite nos partenaires à effectuer des tests et des pilotes afin d'avancer et d'innover. Enfin, le transport routier n'a pas à rougir de son attractivité : nous avons été pionniers dans l'introduction de la capacité, dans l'extension et la généralisation du régime de santé et je souhaite que nous continuions en ce sens. En ce qui concerne la réforme en cours, je salue la qualité des débats du jour. Nous nous retrouverons lors des cinquièmes Assises de la protection sociale et de la formation professionnelle en 2016.

D'ici là, j'espère que nous aurons mis en place une véritable réforme innovante des régimes de protection sociale satisfaisant aux conditions suivantes : conserver une véritable mutualisation professionnelle la plus large qui nous permette de piloter notre propre régime de protection sociale ; tenir compte des nouveaux besoins des salariés et de l'exigence de souplesse de la part des entreprises ; renforcer l'attractivité des métiers si nous voulons que les jeunes intègrent à l'avenir nos métiers.

En conclusion, je crois au dialogue social dans notre secteur et je suis persuadé que les organisations syndicales et professionnelles trouveront la voie d'un accord qui permettra d'assurer les garanties offertes aux salariés, de répondre aux nouveaux besoins des salariés en matière de retraite supplémentaire, mais aussi de valoriser la profession. Continuons à veiller à ce que soit fournie aux entreprises de notre secteur la meilleure qualité de service possible





AVEC LE SOUTIEN DE

KLÉSIA
PROTECTION ET INNOVATION SOCIALES



RENSEIGNEMENTS

KLÉSIA
PROTECTION ET INNOVATION SOCIALES

4-22 rue Marie-Georges Picquart
75017 Paris